



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) des Six-Routes à La Courneuve (93)

n°Ae : 2017-25

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 28 juin 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) des Six-Routes à La Courneuve (93).

Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, François Duval, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, Marc Clément, Thierry Galibert, François-Régis Orizet.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par l'établissement public territorial Plaine Commune, le dossier ayant été reçu complet le 4 avril 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 5 avril 2017 :

- *le préfet du département du Seine-Saint-Denis, et a pris en compte sa réponse en date du 9 mai 2017,*
- *la ministre chargée de la santé.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courriers en date du 5 avril 2017 :

- *la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.*

Sur le rapport de Thierry Galibert et Caroll Gardet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Placé sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, le projet soumis à l'avis de l'Ae consiste à créer une zone d'aménagement concertée (ZAC) sur le site des Six-Routes à La Courneuve (93). Cette création s'inscrit dans le cadre de la construction de la nouvelle gare de métro « La Courneuve Six-Routes » sur le tronçon commun des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

Le projet a pour principal objectif de densifier un quartier situé à proximité de la gare.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les nuisances acoustiques, dans un secteur urbain exposé aux nuisances (bruit, qualité de l'air, notamment) ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la gestion des sites pollués et des déblais ;
- les habitats naturels et les espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », dont l'une des entités est contiguë au projet.

Le dossier, sur la forme comme sur le fond, comporte des lacunes importantes, essentiellement liées à l'existence, au stade de la création de la ZAC, d'imprécisions sur la consistance même du projet et sur l'intervention non coordonnée de maîtres d'ouvrages différents sur certains aspects du projet d'ensemble. De ce fait, il ne présente que des aspects généraux, sans approfondir les différentes thématiques et en n'explicitant pas les différents choix faits, notamment en matière de définition du périmètre du projet.

Outre l'amélioration de la lisibilité générale du dossier, l'Ae recommande également de :

- compléter le dossier par une analyse des impacts liés à la présence de sols pollués et définir les mesures de gestion correspondantes ;
- reprendre le dossier en ce qui concerne la gestion des eaux du projet, tant usées que pluviales ;
- présenter les mesures d'évitement mises en place pour diminuer l'impact acoustique sur les nouveaux bâtiments ;
- vérifier les éventuels impacts de la probable augmentation de fréquentation du parc Georges Valbon induite par le projet sur l'état de conservation des espèces et des habitats ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Placé sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune², le projet soumis à l'avis de l'Ae consiste à créer une zone d'aménagement concertée (ZAC) sur le site des Six-Routes à La Courneuve (93).

Cette création s'inscrit dans le cadre de la construction de la nouvelle gare de métro « La Courneuve Six-Routes » sur le tronçon commun des lignes 16 et 17 du futur réseau de transport ferroviaire Grand Paris Express, sur lesquelles l'Ae a déjà émis des avis³.

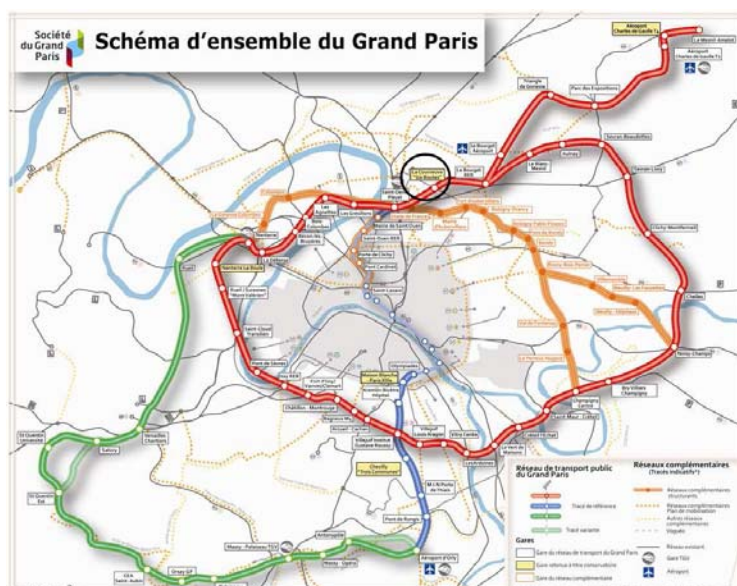


Figure 1 : Schéma d'ensemble du Grand Paris (source : Etude d'impact)

Selon le dossier, le projet a pour principaux objectifs de :

- « rompre l'enclavement généré par la présence de l'autoroute A1, la RN 186 et la RN 301,
- rapprocher les différentes rives de la ville,
- améliorer les parcours en mode doux ».

Le schéma directeur de la région Île-de-France identifie le site d'étude comme étant un quartier à fort potentiel de densification, situé près d'une gare.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune est en cours de révision et prévoit dans sa version future une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) intéressant le secteur de la ZAC. Le plan local de l'habitat 2016-2021 prévoit la construction de 3 058 logements sur la

² L'EPT Plaine Commune regroupe neuf communes du département de Seine-Saint-Denis : Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, et Villetaneuse.

³ Avis de l'Autorité environnementale n° 2014-25 et 2016-92

commune. Le projet, situé dans le périmètre du contrat de développement territorial (CDT) de Plaine Commune signé le 22 janvier 2014, sans que le dossier de création de ZAC ne fasse jamais référence aux objectifs de ce document⁴. Il n'indique en particulier pas comment le projet participe à l'objectif de « *trouver de meilleures conditions de logement dans une ville en développement mixte et solidaire* ».

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le secteur des Six-Routes est situé au sud-ouest de la commune, dans le centre ville habité – voir figures 2 et 3 pages suivantes. Il est traversé par deux ex-routes nationales (RN 186 et RN 301) et par une route départementale (RD 30). Le carrefour des Six-Routes est situé à l'intersection de ces trois voies qui fragmentent le territoire. Ce dernier est marqué par un passé industriel et comprend de nombreux très grands ensembles résidentiels (cité des 4 000 Nord et Sud, résidence du parc), sur lesquels des actions de rénovation sont en cours, et quelques poches de tissu pavillonnaire, peu étendues. Le quartier compte 8 600 logements⁵, dont 55 % de logements sociaux.

Le projet est longé, au nord, par le parc départemental de la Courneuve⁶ situé de l'autre côté de l'autoroute A1, qui marque une forte séparation avec le tissu urbain.

La surface totale de la ZAC ne figure pas au dossier d'étude d'impact. Des éléments sont fournis dans un document, joint au dossier, intitulé « Opération d'aménagement – Projet urbain des Six-Routes, à La Courneuve ; Dossier de prise en considération ». Ce document fait apparaître un périmètre de 12 hectares dont 3,1 ha environ⁷ sont à acquérir.

La programmation totale du projet prévoit de réaliser, en quatre phases⁸ :

- 78 700 m² de logements, soit 1120 logements ;
- 4 600m² de bureaux ;
- 2 550 m² de commerces et services ;
- 2 500 m² d'activités ;
- 1 555 m² d'équipements ;

soit 90 060 m² au total (dont 25 820m² conditionnés par le déménagement de l'entreprise Cartondul⁹ qui se ferait éventuellement, si l'entreprise en émettait le souhait).

Le projet prévoit également la création de 925 places de stationnement en parking souterrain sous les îlots (dont 244 conditionnées par le déménagement de l'entreprise Cartondul).

⁴ Le CDT comporte cinq objectifs : « mieux se déplacer sur le territoire ; vivre et travailler dans un pôle majeur du Grand Paris, référence pour la qualité urbaine et le développement durable ; trouver de meilleures conditions de logement dans une ville en développement mixte et solidaire ; travailler et se former dans un territoire de mutations de l'économie et de l'emploi ; Plaine Commune, territoire de la culture et de la création : faire de la culture et de la création le fil rouge du développement du territoire ».

⁵ Dont 94 % en logements collectifs et 25 % de propriétaires.

⁶ Egalement dénommé parc Georges Valbon.

⁷ 12 000 m² de foncier public, 2 419 m² à acquérir auprès de l'EPFIF et 1, 6 ha de foncier privé.

⁸ Appelés : « En attendant la gare », « La gare du parc et des jeux olympiques », « Intensifier le pôle gare », « Le devenir de Cartondul ».

⁹ La quatrième phase suppose, pour créer de nouveaux logements, le déménagement de l'entreprise Cartondul, le dossier indiquant que la communauté d'agglomération de Plaine Commune ne souhaite pas déloger Cartondul de son site, le cas échéant.

Les quatre phases du projet sont conçues de façon à ce que chaque phase soit fonctionnelle. La première phase, conduite simultanément à l'installation de la nouvelle gare, prévoit la création de 200 logements au nord du site. La deuxième phase, après construction et mise en service de la gare, prévoit la création de 340 logements face à la gare et l'achèvement de l'aménagement de la RN 301. La troisième phase prévoit la création de 240 logements et d'un bâtiment de bureaux (4 600 m²) à proximité de la gare, le réaménagement du carrefour des Six-Routes ainsi que l'implantation d'un groupe scolaire de 16 classes sur la moitié d'une surface actuellement occupée par un espace vert. La dernière phase suppose le déménagement de l'usine Cartondul et prévoit la construction de 340 logements.

Le projet intègre le réaménagement de la RN 301 (avenue Salengro, axe nord-sud) de manière à améliorer les connexions vers la gare pour les modes de déplacements actifs. Ce réaménagement est prévu avec un front bâti aligné sur le côté est et un côté ouest davantage paysager, qui alliera densité et paysage et rendra lisibles les cheminements piéton et non motorisé vers le parc départemental depuis la gare. Selon le dossier, la connexion vers la gare pour les modes actifs sera améliorée par « l'orientation des flux à travers un chapelet d'espaces verts permettant d'éviter le carrefour ». Les ouvertures entre les bâtiments et le rattachement des espaces verts résidentiels seront favorisés.

Les îlots bâtis intégreront des systèmes de noues pour la récupération des eaux pluviales.



Figure 2 : Périmètre et plan de la ZAC (source : Etude d'impact)

Le dossier ne justifie pas la délimitation du périmètre de la ZAC, et n'indique notamment pas pourquoi la gare ainsi que les réhabilitations et aménagements prévus dans la cité des 4 000¹⁰, ne sont pas inclus dans le périmètre de la ZAC. L'Ae note que les opérations d'aménagement de la gare prévoient la construction de 120 logements au-dessus de cet équipement.

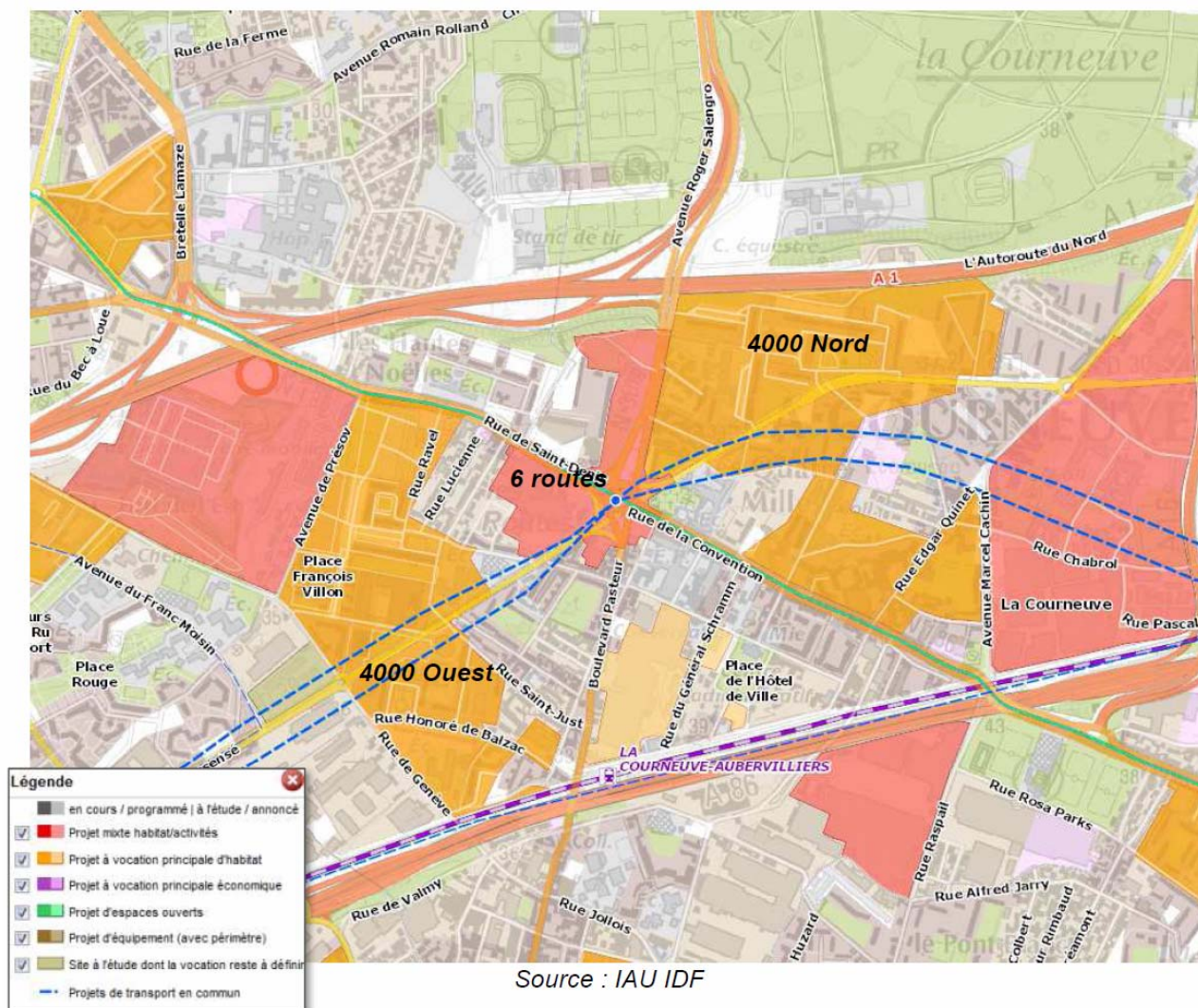


Figure 3 : secteurs de projet sur La Courneuve (au niveau du point bleu se situent la future gare et le carrefour des Six-Routes)

L'Ae considère notamment que les éléments concernant l'aménagement de logements au-dessus de la gare, ainsi que le resserrement du carrefour et les circulations autour de celui-ci et de la gare, devraient être traités au titre des impacts directs du projet de la ZAC et non au titre des impacts cumulés. Ceci est d'autant plus vrai que le réaménagement du carrefour est présenté dans le dossier comme faisant partie de la phase 3 du projet. Par ailleurs, des variantes de l'aménagement du carrefour, présentées dans ce chapitre, ne sont pas évoquées dans l'analyse des variantes.

L'Ae recommande de justifier la délimitation de la ZAC et d'en tirer les conséquences éventuelles notamment sur l'analyse des impacts des travaux d'aménagement de voirie, en particulier ceux du carrefour des Six-Routes et de la gare.

¹⁰ Qui poursuivent les mêmes objectifs que le projet de ZAC, par exemple d'amélioration de la circulation piéton et en mode doux.

Le coût total du projet est de 27,2 millions d'euros¹¹.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer au sein de l'étude d'impact, un ordre de grandeur du coût total du projet.

Sa mise en service est prévue en plusieurs phases, la livraison des logements devant se poursuivre jusqu'en 2028. La priorité est donnée, avant mi-2024, à la réalisation de la liaison entre la gare du Grand Paris Express et le secteur situé au nord de l'A1.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à réalisation d'une étude d'impact en application des articles R. 122-2¹² et suivants du code de l'environnement. L'étude d'impact est présentée dans le dossier de création de ZAC tel que prévu à l'article R. 311-2 du code de l'urbanisme.

Étant soumis à une étude d'impact, le projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000¹³ dans ce cadre. L'article L. 123-2 du code de l'environnement exempte les projets de création de ZAC de l'obligation d'effectuer une enquête publique. Cependant, il doit être soumis à une concertation avec le public, selon des modalités définies par le maître d'ouvrage.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation des modalités de concertation avec le public.

Le dossier ne fait pas le récapitulatif des procédures auxquelles est soumis le projet, ni sur leur stade d'avancement. Il ne présente pas de dossier d'incidence au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement), ni n'en indique le traitement ultérieur au regard des exigences de cette loi, qui ne sont d'ailleurs mentionnées que d'une manière très générale. Il aurait été intéressant d'indiquer dès à présent les rubriques auxquelles le projet pourrait être soumis (déclaration ou autorisation).

En application de l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, si des éléments ne peuvent être connus au moment de la constitution du dossier de création de ZAC, l'étude d'impact devra être complétée dans le dossier de réalisation. En outre, elle devra être jointe au dossier de toute enquête publique concernant une opération d'aménagement réalisée dans la zone.

¹¹ Seul est indiqué, dans l'étude d'impact, le coût des mesures en faveur de l'environnement, lesquelles incluent les mesures réglementaires comme celles relatives au bruit et à la dépollution des sols. Le coût total du projet figure néanmoins dans le document joint au dossier, intitulé : « Opération d'aménagement - Projet urbain des Six-Routes, à La Courneuve ; Dossier de prise en considération », pour un montant de 27,2 millions d'euros pour la ZAC *stricto sensu*, auquel il convient de rajouter 11,5 millions d'euros pour le groupe scolaire et 10,4 millions d'euros pour la restructuration des voiries départementales, soit un total de 49,1 millions d'euros.

¹² Rubrique 39 du tableau annexé à l'article R.122-2 : « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté* », la soumission à évaluation environnementale étant systématique lorsque la surface de plancher prévue est supérieure ou égale à 40 000 m² ou que leur terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

¹³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par le projet sont, selon l'Ae :

- les nuisances acoustiques, dans un secteur urbain exposé aux nuisances (bruit, qualité de l'air, notamment) ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la gestion des sites pollués et des déblais ;
- les habitats naturels et les espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », dont l'une des entités est contiguë au projet.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le dossier, sur la forme comme sur le fond, comporte des lacunes importantes, essentiellement liées à l'existence, au stade de la création de la ZAC, d'imprécisions sur la consistance même du projet et sur l'intervention non coordonnée de maîtres d'ouvrages différents sur certains aspects du projet d'ensemble.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Milieu physique et humain

La plupart des éléments concernant la population, les logements, l'emploi, les équipements scolaires sont donnés au niveau de la commune. Un *focus* réalisé sur le quartier des Six-Routes fait apparaître une croissance démographique¹⁴ modérée, avec une population jeune¹⁵ et composée d'une proportion relativement importante d'employés et d'ouvriers¹⁶.

Le carrefour des Six-Routes est qualifié dans le dossier « *d'inconfortable pour les piétons* », la traversée étant, en outre, très difficile pour les personnes à mobilité réduite. En dépit de la réalisation en 2007 d'un plan local de déplacement à l'échelle de Plaine Commune, aucun des itinéraires inscrits dans le schéma départemental d'itinéraires cyclables n'a été réalisé sur le secteur des Six-Routes.

2.1.2 Bruit

Toutes les routes du carrefour des Six-Routes sont classées, au titre de l'arrêté du 23 juillet 2013¹⁷, en catégorie 3 (largeur réglementaire des secteurs affectés par le bruit de 100 mètres de part et d'autre de l'infrastructure). L'autoroute A1 au nord du site est classée en catégorie 1 (largeur réglementaire des secteurs affectés par le bruit de 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure).

¹⁴ +5,4 % entre 1999 et 2010.

¹⁵ Un tiers de moins de 18 ans.

¹⁶ 73 % des actifs soit 15 points de plus qu'en Seine-Saint-Denis et 26 points de plus qu'en petite couronne. Ces actifs sont fortement touchés par le chômage (24 % soit deux fois plus qu'en petite couronne).

¹⁷ Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Il a pour objet la définition des modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation à construire dans les secteurs affectés par le bruit des transports terrestres et aériens.

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du 20 au 22 septembre 2016. Elle conclut à l'existence de deux environnements sonores distincts, dont une ambiance sonore bruyante (supérieure à 65dB(A)) au droit du premier front bâti sur l'avenue Salengro.

2.1.3 Air, îlots de chaleur et énergies renouvelables

Le dossier présente la situation de la qualité de l'air à partir des résultats donnés par Airparif pour la station de Saint-Denis, dont la localisation n'est pas précisée. Les résultats sont donnés sous la forme de l'indice CITEAIR¹⁸ sur l'année 2015, sans fournir d'éléments par type de polluants. Ils concluent à une qualité de l'air relativement bonne : sur l'année 2015, 11 jours à indice élevé ou très élevé¹⁹ et avec, comme émetteurs préférentiels, le trafic routier et l'habitat.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse de l'état initial de la qualité de l'air par type de polluant dans le périmètre du projet.

Les principes généraux du phénomène des îlots de chaleur urbains sont correctement décrits dans le dossier, qui indique que la commune de La Courneuve est concernée par celui-ci. Cependant, si le dossier précise que des moyens d'actions devront être envisagés pour limiter ce phénomène, il ne définit pas les principes de ces actions ni n'analyse comment les aménagements paysagers du projet y participent.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial par la définition d'actions, à l'échelle du projet, pour lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

S'agissant des énergies, le dossier passe en revue l'ensemble des énergies renouvelables et évalue la possibilité de leur utilisation dans le projet. Plusieurs sont possibles : solaire thermique, solaire photovoltaïque sous conditions, géothermie très basse et basse énergie, biomasse, énergies auxquelles s'ajoute le raccordement aux chaufferies existantes. L'Ae souligne l'importance de ces questions à l'aune des objectifs de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et attend leur concrétisation dans le dossier de réalisation.

2.1.4 Sites et sols pollués

21 sites industriels anciens sont recensés dans le secteur d'étude, dont 14 figurent dans Basias²⁰ et un dans Basol²¹ (ex site STAM dépollué en 1995 et sans restriction d'usage). La carte des activités ou zones potentiellement polluées est présentée ci-dessous. Les premières investigations réalisées montrent des anomalies, qualifiées de ponctuelles par l'étude d'impact avec présence de :

- éléments traces métalliques avec quelques dépassements pour le plomb, le nickel et l'arsenic ;

¹⁸ L'indice européen Citeair est un indice de qualité de l'air qui permet de mesurer et comparer la pollution de l'air dans de nombreuses villes d'Europe.

¹⁹ Ces indices ont cinq niveaux, avec une échelle allant de 0 (très faible) à > 100 (très élevé). Il s'agit d'une mesure relative de la quantité de pollution dans l'air. Ils sont fondés sur les trois polluants atmosphériques majeurs en Europe : les particules (PM10), le dioxyde d'azote (NO2), ozone (O3) et permettent de prendre en compte trois polluants supplémentaires (le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de soufre (SO2) et les particules fines (PM2,5 ajouté à l'automne 2011)) là où les données sont disponibles.

²⁰ Inventaire historique des sites industriels et activités en service (BASIAS).

²¹ Base de données Basol sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

- anomalies généralisées en composés organiques halogènes volatils (COHV) dans la nappe au droit du secteur.

Les valeurs constatées conduisent à ce que la majorité des matériaux ne seront pas admissibles en installation de stockage des déchets inertes en cas d'excavation et d'élimination hors site.

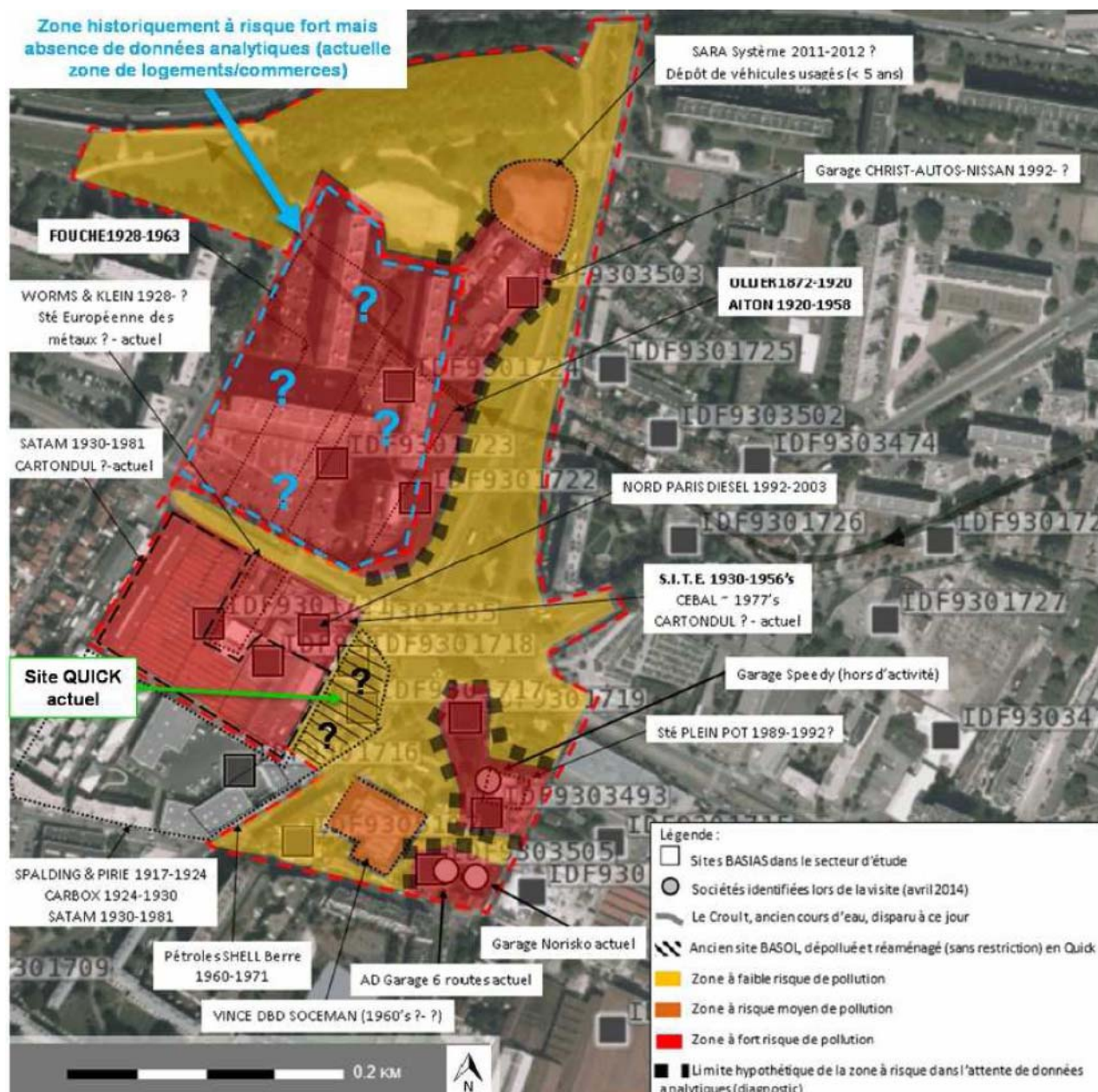


Figure 4 : sites potentiellement pollués (source étude d'impact)

2.1.5 Milieux naturels

Le projet est situé en bordure immédiate de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)²² de type II n° 110020475 « Parc départemental de La Courneuve » ainsi que de la ZNIEFF de type I n° 110020468 : « Plans d'eau et friches du parc départemental de La Courneuve ». Ce même parc fait partie des sites constituant la zone de protection spéciale (ZPS) au

²² Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

titre de Natura 2000 « Sites de Saint-Denis ». Onze espèces d'oiseaux citées dans l'annexe 1 de la directive « oiseaux » fréquentent régulièrement le site, quatre y nichant (Blongios nain, Martin-Pêcheur d'Europe, Bondrée apivore, Pic noir). Le parc est également défini dans le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France²³ comme un réservoir de biodiversité à conserver. L'EPT Plaine Commune a, par ailleurs, élaboré une continuité verte qui prévoit de restaurer un corridor écologique le long de l'A1 et qui identifie, sur le secteur d'études, deux noyaux de biodiversité²⁴. Le SCoT, en cours de révision, identifie également une trame verte le long de la RN 301 et prévoit la mise en réseau des espaces verts et liaisons douces entre le canal Saint-Denis, le Fort Saint-Denis et le parc départemental de la Courneuve.

2.1.6 Risques

Le site n'est pas exposé aux plans de prévention des risques naturels de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse et au retrait/gonflement des argiles définis sur la commune et n'est, en particulier, pas concerné par le zonage des mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse.

En revanche, il présente une sensibilité très élevée au risque de remontée de nappe²⁵ et est soumis à des risques d'inondation en sous-sol répertoriés dans le PLU de La Courneuve, commune qui ne dispose pas de plan de prévention du risque d'inondation.

2.2 Justification du projet et recherche de variantes

Le projet d'implantation de la gare est prévu dans le cadre du Grand Paris Express, l'emplacement de la gare ayant été déterminé dans le cadre du projet de tronçon commun aux lignes 16 et 17, lequel a fait l'objet de deux avis de l'autorité environnementale²⁶.

Concernant le projet de ZAC, il a fait l'objet d'un premier projet, non retenu par Plaine Commune car « *ne comportant pas assez d'espaces* » (sic) et ne permettant pas un phasage respectant les entreprises présentes. Le projet retenu comporte plusieurs hypothèses de travail pour les différents secteurs (entre la gare et le parc, sur la répartition des formes urbaines) en indiquant les solutions retenues mais sans présenter les critères qui ont conduit aux choix finaux.

L'Ae recommande de préciser les critères qui ont conduit, notamment au regard des incidences sur l'environnement et la santé humaine, au choix du projet présenté.

²³ Adopté par arrêté préfectoral n°2013-294 du 21/10/2013.

²⁴ Au centre du projet, correspondant à une pelouse sous le Moulin Fayon et au nord, une sous trame boisée et herbacée correspondant aux délaissés de l'A1.

²⁵ On considère qu'une zone est sensible aux remontées de la nappe lorsque ses caractéristiques peuvent déterminer une émergence de la nappe au niveau du sous-sol ou une inondation des sous-sols à quelques mètres en-dessous de la surface du sol.

²⁶ Avis délibéré de l'Autorité environnementale n°2016-92 du 07 décembre 2016 sur les tronçons Noisy-Champs - Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel (Lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris (93 et 77) actualisant l'avis Ae n°2014-25.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts des travaux

2.3.1.1 Pollution des eaux

Devant le risque de mise en suspension de matière par les eaux de ruissellement et le risque de pollution lié à la présence d'engins de chantier et au stockage de matières nocives pendant le chantier, le dossier, qui mentionne la prise de mesures de réduction comme « impérative », prévoit notamment « un dispositif d'assainissement permettant une décantation primaire des eaux avec des fossés, des bassins provisoires, un séparateur d'hydrocarbures », qui sera régulièrement curé et dont les pollutions seront évacuées. Le dossier ne présente pas le dimensionnement, en volume et qualité des eaux, que le dispositif d'assainissement provisoire devra gérer ; il ne présente que la simple énumération générale de ses constituants. En particulier, le dossier n'indique pas le linéaire de fossés mis en place, ni le volume des bassins provisoires, et ne présente pas de carte de leur localisation, qui devront être précisés au plus tard dans le dossier de réalisation et pour la demande d'autorisation « loi sur l'eau ». De la même manière, alors que le risque de remontée de nappe est avéré, le dossier se limite à la seule évocation de la mise à sec du fond de fouille, sans expliciter les moyens de pompage en volume qu'il conviendra de mettre en place, ni l'exutoire qui sera donné à toutes les eaux récoltées en phase chantier. Il n'est pas précisé non plus les capacités d'absorption tant quantitative que qualitative de cet exutoire non déterminé.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la présentation et la justification du système d'assainissement provisoire qui sera mis en place pour chaque phase du chantier.

2.3.1.2 Gestion des sols pollués et des déblais

Après avoir fourni la liste des sites pollués figurant dans Basias et Basol, le dossier ne porte pas plus avant la réflexion sur la gestion de ces sites. Il mentionne une étude de 2016, dont les éléments ne sont ni repris, ni portés en annexe. Le dossier ne permet pas de localiser les secteurs potentiellement pollués, ni de définir la nature des pollutions suspectées. Il ne présente ni les échéances de restitution d'un diagnostic complet des sols pollués, ni les précautions prévues pour protéger les populations les plus sensibles (telles que confinement, mise en place d'un vide sanitaire...). Il n'est donc pas possible de poser un diagnostic global des secteurs pollués, ni de manière quantitative, ni de manière qualitative ; le dossier n'évalue pas les impacts sur l'environnement lié à la présence de ces sols pollués. Il mentionne une étude quantitative des risques sanitaires, dont les prémices à l'échelle de la ZAC pourraient être portés au dossier, d'autant qu'est évoquée l'implantation d'un groupe scolaire et d'une crèche (l'absence de carte ne permet pas de comprendre où sont situés ces établissements, ni leur proximité aux sites pollués). Aucune étude sanitaire spécifique n'est présentée permettant de s'assurer de la possibilité d'implanter ce type d'établissement sur le lieu pressenti.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse des impacts liés à la présence de sols pollués et de définir les mesures de traitement correspondantes.

Aucun élément n'est fourni sur la gestion (volume, devenir) des déchets de démolition, ni sur celle des matériaux utilisés pour la construction des bâtiments et des infrastructures (origine, volume).

Dans le même temps, se pose la question de la gestion des déblais, dont le volume n'a conduit à aucune estimation figurant au dossier, alors que des parkings semi enterrés y sont évoqués, en sus des fondations des bâtiments.

Les modes d'acheminement de ces différents matériaux et les impacts liés à la circulation des camions (ou autres modes de transport) ne sont pas non plus présentés dans le dossier.

L'Ae recommande de préciser une estimation des volumes des différents matériaux nécessaires à la réalisation du projet ou issus des travaux (matériaux de construction et de démolition, déblais) ainsi que le mode de gestion adapté prenant en compte les effets sur l'environnement à travers l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».

2.3.2 Impacts en exploitation

2.3.2.1 Incidences Natura 2000

Dans son avis délibéré n°2013-56 du 24 juillet 2013 sur le contrat de développement territorial « Territoire de la culture et de la création ; Plaine Commune », l'Ae notait qu'un des objectifs majeurs du CDT est d'assurer une augmentation de la fréquentation du Parc Georges Valbon en facilitant les échanges avec les villes environnantes. Elle recommandait de vérifier plus précisément que l'aménagement du parc et la fréquentation qu'il implique étaient compatibles avec l'objectif de maintenir le bon état de conservation des habitats et espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Le maître d'ouvrage du CDT avait indiqué que deux études étaient en cours pour étudier une meilleure insertion du parc dans la ville et les possibilités d'aménagement des abords. Le projet de ZAC présenté reprend la même volonté affichée dans le dossier d'augmenter la fréquentation du parc.

Or, l'évaluation des incidences présentée dans le dossier se contente d'affirmer que le projet ne remet pas en cause le maintien en bon état de conservation d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Il serait toutefois utile d'étudier, à la lumière du document d'objectifs du site et des résultats des deux études conduites dans le cadre du CDT, qui ne figurent pas dans le dossier, les impacts qu'une augmentation de la fréquentation du parc peuvent avoir sur la situation des espèces d'oiseaux nicheurs notamment (Blongios nain, Martin-Pêcheur d'Europe, Bondrée apivore, Pic noir) et quelles mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation sont envisagées, le cas échéant.

L'Ae recommande d'étudier les impacts que peuvent avoir l'augmentation de la fréquentation du parc départemental de Seine-Saint-Denis sur l'état de conservation favorable des espèces ayant justifié le classement de ce parc en site Natura 2000 et de présenter les mesures prévues pour les éviter et les réduire.

2.3.2.2 Gestion des eaux pluviales

Le dossier mentionne un réseau d'assainissement unitaire²⁷ existant mais n'indique pas si le projet de ZAC prévoit de mettre en place un système séparatif pour les eaux du projet, ni ne décrit ensuite comment les eaux pluviales et les eaux usées seraient gérées. Il n'y a aucune indication pour le traitement des eaux usées des nouveaux bâtiments.

²⁷ Les eaux pluviales et les eaux usées sont mélangées et gérées ensemble.

Pour ce qui est des eaux de ruissellement, les techniques alternatives²⁸ d'assainissement sont évoquées à plusieurs endroits du dossier et de manière succincte, sans présenter de réflexion globale à l'échelle de la ZAC justifiant ce type d'assainissement, qui nécessite pourtant une approche intégrée entre tous les acteurs de la ZAC. Il évoque l'existence de toits terrasses sans indiquer où ils seraient construits, et la mise en place de noues. Le dossier ne distingue pas, pour chacune de ces deux techniques, les fonctionnalités retenues, à savoir la capacité de stockage de l'eau qu'elles offrent (tampon pour l'exutoire) et l'infiltration sur place (sans renvoyer l'eau dans le réseau des eaux pluviales²⁹).

Le dossier ne propose pas d'ébauche d'un dimensionnement du volume d'eau à stocker à l'échelle de la ZAC, prenant en compte les surfaces des toits et celles des noues qui seront mis en place. La question de la capacité de l'exutoire à recevoir en quantité et en qualité les eaux du projet n'est pas traitée, pas plus que celle de la nappe superficielle³⁰, alors que le dossier mentionne sa sensibilité élevée dans l'état initial.

L'Ae recommande de reprendre le dossier en ce qui concerne la gestion des eaux du projet, tant usées que pluviales, depuis une estimation des volumes en jeu et de l'exutoire jusqu'aux principes de mise en place des techniques alternatives d'assainissement retenues par le maître d'ouvrage.

Le dossier ne présente pas d'estimation de la surface des sols nouvellement imperméabilisés ni les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qui seront mises en place pour prendre en compte cet impact.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur la question de l'imperméabilisation des sols qui doit faire l'objet d'une séquence « éviter, réduire, compenser ».

2.3.2.3 Le bruit

Le parti pris du projet est de densifier les logements dans un secteur très exposé aux nuisances (bruit mais aussi qualité de l'air). Il est préjudiciable au cadre de vie des futurs habitants si des mesures d'évitement³¹ et de réduction de ces nuisances ne sont pas mises en œuvre. Le dossier présente des cartes des ambiances sonores diurnes et nocturnes à l'horizon 2030 ainsi que les niveaux sonores les plus élevés en façade des bâtiments. Tous les nouveaux bâtiments situés en bordure de route subissent des niveaux sonores de jour supérieurs à 65 dB(A), pouvant atteindre 73 dB(A). Le dossier indique que les bâtiments sont fortement affectés par les nuisances sonores et prévoit que les façades des bâtiments à usage de logements situés en premier rideau devront bénéficier d'un isolement acoustique de plus de 38 dB(A)³² (les locaux initialement prévus pour des fonctions autre que logement ne seront pas isolés du point de vue acoustique³³). Au vu de la position des façades en zone rouge supérieure à 65 dB(A), l'Ae s'interroge sur la démarche

²⁸ Sous le label « techniques alternatives » s'entend toutes les solutions d'assainissement alternatives à la solution du « tout-tuyau » qui canalise les eaux depuis leur lieu de collecte jusqu'à leur exutoire.

²⁹ Il existe des noues infiltrantes qui stockent puis infiltrent l'eau et des noues étanches qui ne font que stocker. Idem pour les toits terrasses.

³⁰ Celle-ci, à -3 mètres de profondeur, pourrait être interceptée par le projet, lors des terrassements en déblais, et en phase d'exploitation.

³¹ Par exemple, en éloignant les bâtiments de l'infrastructure routière.

³² Le dossier ne précise pas s'il s'agit d'isolation de type fenêtre.

³³ Pourtant le décret n° 2006-892 du 19 juillet 2006, qui concerne la protection des travailleurs, s'applique aux autres locaux en confiant le respect des conditions acoustiques à l'employeur.

d'évitement de la nuisance acoustique qui a été mise en place³⁴, car elle n'est pas présentée dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la présentation des mesures d'évitement qui seront mises en place pour diminuer l'impact acoustique sur les nouveaux bâtiments.

Par ailleurs, le dossier ne présente aucune disposition d'amélioration des points noirs existants. Or, lors du conseil communautaire du 20 mai 2014, Plaine Commune a adopté un plan de prévention du bruit dans l'environnement. L'agglomération a indiqué que le traitement des points noirs ferrés et routiers est la priorité en matière de rattrapage. Le dossier mentionne que les gestionnaires d'infrastructures ont indiqué ne pas avoir la capacité financière de résorber tous les points noirs à court terme³⁵. Le secteur des Six-Routes et la cité des 4 000 nord sont identifiés comme secteurs critiques par rapport à l'ex RN 301 et à l'A1. Cette situation ne peut être admise comme pérenne et un effort de résorption par les gestionnaires des infrastructures doit être effectif, avant d'en développer de nouvelles.

L'Ae recommande aux gestionnaires des infrastructures concernées de résorber les points noirs de bruit existants.

2.4 Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus

Le dossier présente les impacts cumulés avec d'autres projets connus. Sont ainsi évoqués les projets suivants : gare du grand Paris « La Courneuve Six-Routes », le tramway T1, la cité des 4 000³⁶, le resserrement du carrefour des Six-Routes et les orientations d'aménagement des circulations autour du carrefour et de la gare, le projet de centre ville de La Courneuve et le projet de chemin du Parc.

S'agissant du tramway T1, qui connaît déjà une forte fréquentation, le dossier n'explicite pas quels seront les impacts du projet. Il y a tout lieu de penser que la création de nouveaux logements conduira à l'augmentation du nombre de ses voyageurs. Le dossier ne présente pas les nouveaux flux de passagers induits par le projet ni les mesures qui seront prises pour que l'offre de transport en commun soit mise en adéquation.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse des impacts prévisibles en termes de fréquentation par les passagers de la ligne de tramway T1 et de s'assurer de l'adaptation en conséquence de l'offre de transport public.

S'agissant du projet de chemin du Parc, le dossier n'en présente ni le maître d'ouvrage, ni l'articulation avec le projet de ZAC³⁷. Il serait intéressant de comprendre comment les continuités piétonnes et en mode actifs se poursuivent au-delà de l'autoroute A1 et jusqu'aux entrées du parc

³⁴ Ne serait-ce que par un recul des bâtiments vis-à-vis de l'infrastructure routière.

³⁵ Étude d'impact, Page 157.

³⁶ Avec deux projets de réhabilitation et de construction de logements : 4000 nord pour 538 logements et 4 000 ouest pour 824 logements.

³⁷ La carte intitulée « projet sur le tronçon 12.1 » en page 57 de l'étude d'impact manque de précision. Il n'est pas possible de comprendre aisément où est situé le projet de ZAC. L'échelle utilisée ne permet pas de voir quels aménagements sont prévus pour le chemin du parc, dans la continuité de ceux du projet de ZAC.

départemental, dans la mesure notamment où le dossier a clairement mentionné l'effet de coupure que constitue l'autoroute, entre le quartier des Six-Routes et le parc départemental³⁸.

Le dossier indique que le cumul des différents projets peut induire un engorgement des exutoires des centres de traitement des terres excavées. Il précise qu'aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation ne sera mise en œuvre.

L'Ae recommande d'étudier, en lien avec les autres maîtres d'ouvrage des projets identifiés, les capacités des centres de traitement à accueillir les terres excavées et d'en tirer les conséquences.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

Le dossier ne traite pas de la question du suivi des mesures et de leur effet. Au regard des impacts directs du projet sur la santé humaine, en termes de bruit et de pollution de l'air, mais aussi du site Natura 2000, une campagne de mesures de suivi est nécessaire pour démontrer que les effets du projet sont conformes à ce qu'ils ont été estimés dans le dossier. La vérification des niveaux acoustiques devrait conduire à des mesures *in situ* à chaque phase de réalisation de la ZAC.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un chapitre relatif au suivi des mesures et de leurs effets, qui traite a minima les impacts en termes de bruit, de pollution de l'air et ceux relatifs au site Natura 2000.

2.6 Résumé non technique

De nombreuses recommandations formulées ci-dessus concernent, dans les mêmes termes, le résumé non technique.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

³⁸ Le dossier indique que le trafic pour le chemin piéton et mode doux du parc est de 20 000 véhicules/jour. Cette incohérence mériterait d'être corrigée.